Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

33 450 **Mariene Strategie voor het Nederlandse deel van de Noordzee**

Nr. 45 **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 mei 2015

Tijdens het Algemeen Overleg Waddenzee en Noordzee met uw Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu op 4 februari 2015[1] heeft de Minister toegezegd een analyse van de problematiek inzake de vaargeul bij Ameland voor 1 mei 2015 naar de Kamer te sturen. In aansluiting hierop is in een aangenomen motie[2] van A.A. de Vries c.s. verzocht voor 1 mei 2015 te komen met een analyse van de problemen, oorzaken en mogelijke oplossingen voor de vertraging van de veerdienst naar Ameland en daarbij zowel te kijken naar de vaargeul als ook naar aspecten van en afspraken in de concessie, het baggercontract en de internationale standaarden, en daarbij zowel de gemeente Ameland als Wagenborg Passagiersdiensten te betrekken.
Met deze brief wordt invulling gegeven aan deze toezegging en de genoemde motie.

Deze brief gaat achtereenvolgens in op:
- de uitvoering van de concessie;
- de oorzaken van de vertragingen van de veerdienst van en naar Ameland, en de eigenschappen van de vaargeul;
- mogelijke oplossingen voor de vertragingen van de veerdienst van en naar Ameland.

De uitvoering van de concessie

Op basis van de concessie Waddenveren Oost vaart rederij Wagenborg een dienstregeling op de verbinding tussen Holwerd en Ameland.
Op deze veerverbinding is regelmatig sprake van vertraging. In de afgelopen drie kwartalen (het derde en vierde kwartaal van 2014, en het eerste kwartaal van 2015) bedroeg het percentage afvaarten met meer dan

[1] Kamerstuk 33 450, nr. 29.
[2] Kamerstuk 33 450, nr. 35.

kst-33450-45
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

10 minuten vertraging respectievelijk 33, 13 en 25 procent. Het merendeel van deze vertragingen is door de concessiehouder toegeschreven aan overmacht.

Overmacht

Onder overmacht wordt volgens de concessie in ieder geval verstaan: vertraging of uitval als gevolg van buitengewone omstandigheden die door het treffen van redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om extreme weersomstandigheden, extreme waterstanden (zowel hoog als laag) en natuurlijke morfologische ontwikkelingen, waardoor de vaargeul dichtslibt.

Concessiebepalingen in relatie tot punctualiteit

Volgens de concessie mag niet meer dan 5 procent van de afvaarten met meer dan 10 minuten vertraging vertrekken, behoudens overmacht. De percentages afvaarten met meer dan 10 minuten vertraging exclusief overmacht bedroegen in de afgelopen drie kwartalen respectievelijk 0, 2 en 5 procent. Daarmee blijft de concessiehouder binnen de toegestane marge van maximaal 5 procent afvaarten met meer dan 10 minuten vertraging.

Het ontstaan van vertraging

De dienstregeling is gebaseerd op een uurschema. Vertraging ontstaat wanneer een overtocht langer duurt dan de reguliere 45 minuten en/of het laden en lossen meer dan 15 minuten kost. Dan vertrekt de volgende afvaart met vertraging.

Een langere vaartijd is de meest voorkomende oorzaak van vertraging, zo blijkt uit een steekproef tijdens de winterperiode. De gemiddelde vaartijd van Holwerd naar Ameland is de afgelopen jaren met een paar minuten toegenomen.
Er is volgens concessiehouder anno 2015 ook vaker sprake van extreme vertraging dan in 2009/2010, de ijkjaren voor de concessie. Dit terwijl de dienstregeling, het aantal passagiers en het gewicht van de lading volgens de concessiehouder sinds 2009 vrijwel gelijk zijn gebleven.

Uit een steekproef is gebleken dat een langere vaartijd zich vooral voor doet bij een (zeer) lage waterstand. Schepen hebben dan volgens de concessiehouder te weinig water onder het schip, waardoor het schip niet of met veel moeite vooruitkomt. Er kon niet eenduidig worden vastgesteld beneden welke waterstand doorgaans sprake is van een langere vaartijd. Wanneer eenmaal een grote vertraging is opgelopen, lukt het meestal niet meer om deze in te lopen vanwege het krappe vaarschema. Veel van de vertragingen met meer dan 10 minuten zijn dan ook «vervolgvertragingen».

De vaargeul

De natuurlijke dynamiek maakt dat de vaargeul tussen Holwerd en Ameland continu aan verandering onderhevig is. Zo wordt er voortdurend slib afgezet, waardoor de breedte en de diepte van de vaargeul afnemen. Ook is de loop van de vaargeul in de loop der jaren veranderd: de vaargeul is meer gaan meanderen, waardoor de veerboten in de bochten minder snel kunnen varen. De vaarroute is in de periode vanaf 1993 zo'n 10 procent langer geworden.

Naast (morfologische veranderingen van) de vaargeul, zijn weersomstandigheden, wind, zicht, stroming en getij van invloed op de vaartijd. Het is niet exact duidelijk hoe groot de invloed is van deze verschillende factoren op de vaartijd.

Welke breedte en diepte van de vaargeul nodig zijn voor de veerdienst die wordt onderhouden door schepen met een afmeting van 15,90 m bij 73,20 m en een diepgang bij maximale belading van 1,70 m, is een veelbesproken onderwerp, waarover geen eenduidig beeld bestaat.

Vaargeulbeheer

Rijkswaterstaat voert het beheer van de vaargeul in opdracht van de Minister uit en bepaalt daarbij binnen de randvoorwaarden van het beleid (SVIR), budget en nationale en internationale regelgeving de afmetingen van de vaarweg op basis van landelijke ontwerprichtlijnen. Er zijn geen specifieke richtlijnen voor het vaarwegenstelsel in het Waddengebied opgesteld vanwege de morfologische dynamiek.

In het huidige beheer wordt uitgegaan van een minimale breedte van de vaargeul van 50 m en een maximale breedte van 60, en een minimale diepte van 3,8 m beneden NAP en een maximale diepte van – 4,0 m beneden NAP. In 2015 wordt gedurende 6 dagen per week (afhankelijk van het getij) zo'n 10 tot 14 uur gebaggerd. De vaargeul is op dit moment op de meeste plaatsen iets dieper dan in 2009 (3,8 m in plaats van 3,5 m beneden NAP) en iets breder (55 m in plaats van 50 m).

De beheerder controleert de diepte altijd na meldingen van de reder om na te gaan of baggeren noodzakelijk is en start ook met baggeren, als de diepte te weinig is. Het komt echter ook vaak voor dat er geen verondieping wordt geconstateerd en de oorzaak van vertraging dus een andere is dan de vaargeul.

Mogelijke oplossingsrichtingen

Met RWS, rederij Wagenborg Passagiersdiensten en de gemeente Ameland is gesproken over de oorzaken van de vertragingen en mogelijke oplossingsrichtingen. Om de vertragingen te beperken is een aantal oplossingsrichtingen denkbaar.

Aanpassing concessie
Hierbij kan gekeken worden naar aanpassingen in:
- de dienstregeling,
- het aantal afvaarten,
- tarieven.

Aanpassing infrastructuur
Hierbij valt te denken aan:
- het verbeteren van de doorvaart bij een aantal bochten,
- het creëren van passeerplaatsen,
- het verbreden en/of verdiepen van de vaargeul.

Aanpassing in de logistiek
Hierbij valt te denken aan:
- verbeteringen in vlootsamensamenstelling/planning,
- verbetering in wegwerken opgelopen vertragingen,
- het verbeteren van de vaartijd,
- andere vervoersconcepten inventariseren en onderzoeken.

Bovenstaande oplossingen hebben invloed op de bedrijfsvoering van de reder of vragen investeringen die in het MIRT nu niet zijn voorzien. Ik vind het daarom van belang dat de consequenties van de oplossingen goed worden onderzocht.

Vanuit het Regio College Wadden en in het kader van de Samenwerkingsagenda Beheer Wadden is tussen de regionale stakeholders en het Rijk afgesproken een gezamenlijke verkenning uit te voeren naar alternatieven voor een goede bereikbaarheid Holwerd-Ameland. Dit open planproces moet input bieden voor besluitvorming gericht op een stabiele(re) en betrouwbare dienstregeling op de veerverbinding Holwerd-Ameland. Daartoe worden met alle stakeholders de oorzaken en mogelijke oplossingsrichtingen nader in beeld gebracht. Er zal zowel worden gekeken naar mogelijkheden de dienstregeling en bedrijfsvoering van de concessiehouder verder te optimaliseren in relatie tot de concessievoorschriften, als naar mogelijkheden tot optimalisatie van het beheer van de vaargeul en van het baggerbezwaar, gekoppeld aan een afname van de effecten op het Waddensysteem.
In dit open planproces wordt gezocht naar oplossingen, waarbij het belang van een continue en betrouwbare veerdienst is geborgd en die ook ecologisch, financieel en economisch realistisch zijn.

Conclusie

Het is in het belang van de reizigers dat de vertragingen op de verbinding tussen Ameland en de vaste wal structureel minder worden. In het open planproces dat is voorzien, komen alle oplossingsrichtingen daarvoor op tafel. Zowel oplossingen voor de korte als voor de lange termijn zullen worden onderzocht. In de loop van dit jaar informeer ik uw Kamer over de tussentijdse resultaten.
Over de resultaten van het gehele planproces wordt uw Kamer in 2016 geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld